



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 24

Mai 1992

CYCLISTES ET ROND-POINTS

**Seuls les mini ronds-points sont accessibles aux cyclistes.
Beaucoup de cyclistes sont accidentés sur des grands ronds-points.**

Résultat principal D'après des recherches menées en Angleterre sur la circulation cycliste aux ronds-points, ces derniers constituent tous, à l'exception des mini ronds-points, une menace pour la sécurité des cyclistes. Les cyclistes anglais évitent de circuler sur les ronds-points et choisissent d'autres itinéraires ou renoncent à l'utilisation du vélo.

Contenu Dans l'étude menée par l'association CTC, on a pris en compte les différentes sortes de ronds-points qui existent dans la classification anglaise (chapitre 1). Les plus petits sont les mini ronds-points. Les petits ronds-points présentent un rayon de 4 à 5 mètres et des entrées perpendiculaires. Les ronds-points conventionnels ont un rayon de 20 à 70 mètres et des routes d'accès parallèles.

Tous les ronds-points à grand rayons présentent de graves dangers. A l'exception des mini ronds-points, le taux d'accidents des cyclistes y est nettement supérieur qu'aux carrefours avec des tourne-à-droite, ou que pour les autres catégories d'usagers. D'après le chapitre 2, les cyclistes sont impliqués 14 fois plus dans les accidents survenus sur des petits ronds-points que les automobilistes. D'après les statistiques du chapitre 3 les cyclistes sont impliqués 3,7 fois plus que les automobilistes dans des accidents aux carrefours munis de feux rouges, 7 à 9 fois plus sur les mini ronds-points et 13 à 15 fois plus sur des grands ronds-points.

L'angle d'entrée sur le rond-point et les problèmes de visibilité que cela entraîne, constituent la cause principale du grand risque d'accident aux ronds-points. D'une manière générale, les risques d'accidents sont supérieurs aux ronds-points par rapport aux autres formes d'intersections, selon les conclusions publiées par le CTC.

Etude « Cycliste et Ronds-points » (publication en anglais). Rapport effectuée pour le Cyclists Touring Club par Allot et Lomax, Ingénieurs Conseils, Birmingham/Godalming 1991.

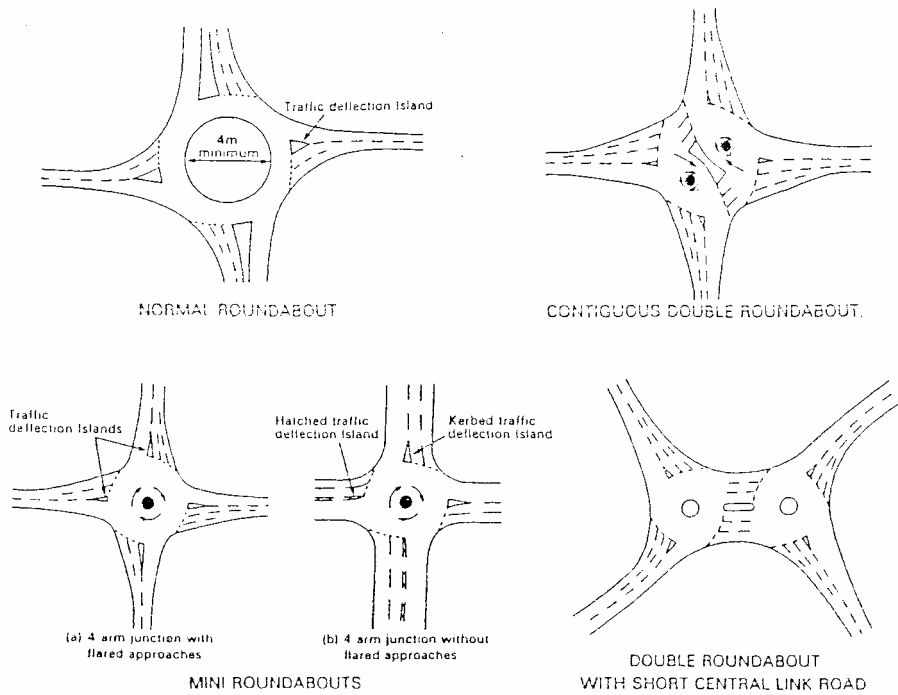
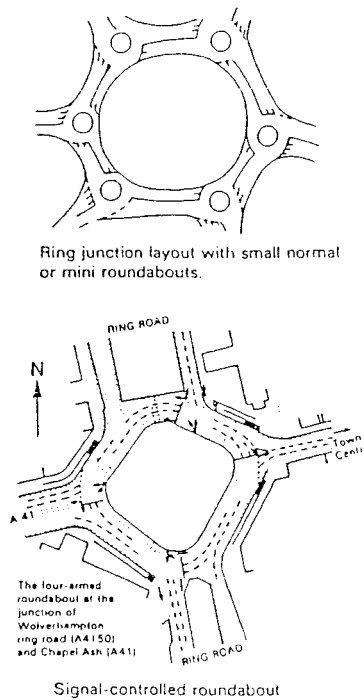
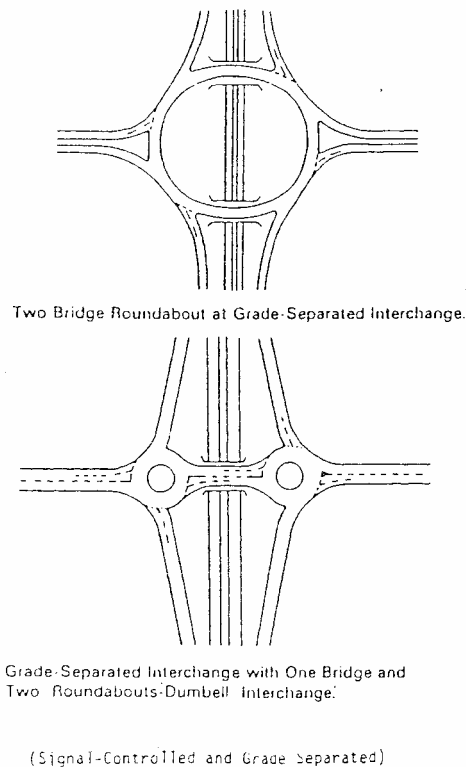


FIGURE 1

Figure 1 Types of Roundabout (Normal and Mini)

Extracted from "Roads and Traffic in Urban Areas"



Extracted from "Roads and Traffic in Urban Areas"



figure 2

Abb. 2

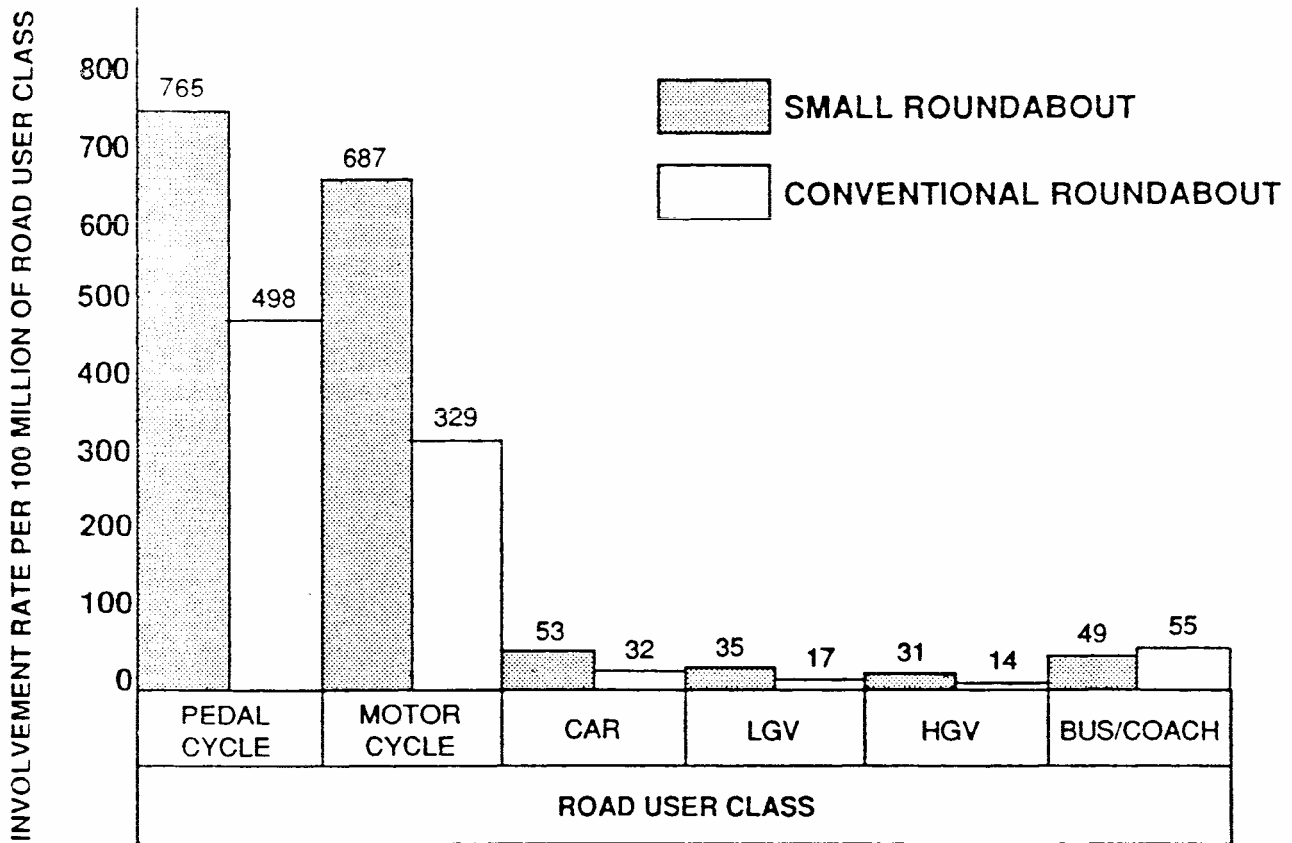


FIGURE 2: ACCIDENT INVOLVEMENT RATE BY ROAD USER CLASS

(Source : Maycock and Hall)

NOTE:

The accident involvement rates shown give the number of accidents occurring for every 100 million movements of each road user class through the roundabout



Vehicle involvement rates

Junction category	Number of arms	Speed limit (mph)	Involvement rate per 10 ⁸ of vehicle type In brackets: (Ratio: vehicle involvement rate/car involvement rate)					
			Pedal cycle	Motor cycle	Car	LGV	HGV	Bus/coach
Small roundabout	4	30-40	785 (14.0)	663 (11.8)	56 (1)	31 (0.6)	43 (0.8)	62 (1.1)
	4	50-70	629 (14.6)	757 (17.6)	43 (1)	45 (1)	10 (0.2)	0 (0)
Conventional roundabout	4	30-40	291 (12.7)	267 (11.6)	23 (1)	11 (0.5)	18 (0.8)	45 (2.0)
	4	50-70	605 (14.1)	407 (9.5)	43 (1)	29 (0.7)	19 (0.4)	69 (1.6)
Traffic signals	4	30	175 (3.7)	240 (5.0)		48 (1)	32 (0.7)	126 (2.6)
T-junction	3	50-60	- (6.5)	- (7.0)	- (1)	- (0.7)	- (0.7)	- (1.3)
Mini-roundabout	3	30	104 (8.7)	129 (10.8)		12 (1)	22 (1.8)	78 (6.5)
	4	30	189 (7.0)	237 (8.8)		27 (1)	30 (1.1)	101 (6.7)

- Notes: 1. The vehicle involvement rate is the number of vehicles of the particular type involved in accidents per 100 million vehicles of that type entering the junction.
2. Involvement rates were not calculated for rural T-junctions, so the ratios have been calculated using the vehicle involvement proportions and the vehicle type flow proportions.

FIG. 3 : Vehicle Involvement Rates

(Source: Summersgill, 1989)